Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3254**

15. Wahlperiode 28. 05. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Karl-Josef Laumann, Dagmar Wöhrl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/2037 –

Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Lautstarke Proteste europäischer Hafenarbeiter in Brüssel haben in den letzten Monaten Schlagzeilen gemacht. Unter den Demonstranten befanden sich auch Docker aus den deutschen Hafenstädten Hamburg, Bremen und Lübeck. Ziel des Protestes war die Ablehnung des von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorschlags einer „Port Services"-Richtlinie – eine Initiative, die auch vom Europäischen Parlament in der vorgeschlagenen Form abgelehnt wurde. Es wird befürchtet, dass unter dem Schlagwort von Liberalisierung und Förderung des Wettbewerbs ein neues bürokratisches Instrument für die europäische Hafenwirtschaft eingeführt wird und die gut funktionierenden Wettbewerbsstrukturen in einem großen Teil der EU damit zerschlagen werden. Das Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament wurde am 29. September 2003 beendet. Die Parlamentsdelegation befürwortete mit nur einer Stimme Mehrheit den wenig zufriedenstellenden Kompromiss. Dieser enthält in einigen Punkten eine andere Zielrichtung als die Stellungnahme fast aller Fraktionen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, der Bundesregierung und des Bundesrates. Denn entgegen den Änderungsanträgen des Europäischen Parlamentes ist die Liberalisierung der Lotsendienste im Richtlinien-Kompromiss wieder enthalten und auch das „self handling" bei der Hafenabfertigung wurde nur auf Seeleute beschränkt. Ende November 2003 steht der Kompromiss zur endgültigen Abstimmung auf der Straßburger Parlamentssitzung an. Der Kompromiss muss zudem die Zustimmung des Rates erhalten, u. a. mit den Stimmen der Bundesregierung.

Doch wie steht es um die Zukunft der deutschen Häfen, wenn es zur Umsetzung der Pläne der Europäischen Kommission kommt? Welche finanziellen Belastungen folgen? Welche Veränderungen für die deutschen Häfen bringt darüber hinaus die EU-Osterweiterung 2004? Und welche Sicherheitsvorkehrungen sind in Zeiten des globalen Terrorismus notwendig?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Mai 2004 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Trotz einer schwierigen Wirtschaftslage legte der Güterumschlag in den deutschen Häfen in den letzten 10 Jahren zu, durchschnittlich um 3,3 Prozent jährlich. Einen besonders hohen Anteil hat der Umschlag im Europaverkehr, der um 5 Prozent zunahm. Im Jahre 2002 wurden Güter von 245,5 Mio. Tonnen über unsere Seehäfen ausgetauscht und 3 Mio. Tonnen über die Binnenhäfen. Das war ein Rekordergebnis. Besonders hohe Wachstumsraten von 9 Prozent waren im Containerverkehr zu verzeichnen, doch auch der Fährverkehr nahm um 2 Prozent zu. Damit sind die Häfen eine wichtige Stütze unserer Exportwirtschaft. Mehr als 300 000 Arbeitsplätze hängen von den Häfen direkt und indirekt ab.

Doch täuschen diese Daten über die eigentliche Bedeutung der deutschen Häfen im europäischen Maßstab. Zu den sechs wichtigsten Häfen gehören Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Marseilles, Amsterdam und Le Havre – drei niederländische und nur ein deutscher Hafen. Dabei schlagen die drei holländischen Häfen mit 522,9 Mio. Tonnen (Stand: 2002) mehr als fünf Mal soviel Fracht um wie Hamburg mit 98,3 Mio. Tonnen; und Rotterdam mit 320,9 Mio. Tonnen alleine 70 Mio. Tonnen mehr als alle deutschen Häfen zusammen. Welches Wachstum ist für unsere deutschen Häfen möglich und machbar?

Mit der EU-Osterweiterung eröffnen sich enorme Chancen für die Häfen unseres Landes. Dies setzt jedoch voraus, dass die Weichen bereits jetzt richtig gestellt werden. Andernfalls profitieren allein die europäischen Nachbarhäfen von dem prognostizierten überdurchschnittlichen Zuwachs der Handelsströme. Dabei spielt vor allem die Infrastruktur und eine optimale Hinterland-Anbindung der Ostseehäfen eine maßgebliche Rolle. Nur wenn diese sichergestellt ist, können auch deutsche Häfen im Wettbewerb bestehen.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis eine Überlandverbindung von den Seehäfen der Beitrittsländer Polen und dem Baltikum den Anschluss an den Weltmarkt ermöglichen wird. Planungen über Eisenbahnprojekte laufen bereits. Spätestens dann ist der Weg für diese Länder geebnet, nicht nur Werkbank Europas, sondern auch eigenständige Handelsnationen zu sein. Günstigere Produktions- und Lohnkosten in diesen Ländern, verbunden mit einer verbesserten Infrastruktur, können zu einer Veränderung von Handelsströmen führen. Dies wird den Wettbewerbsdruck auf die deutschen Häfen weiter verschärfen. Deutschland muss deshalb über Grundfragen der Seehinterlandanbindung der Ostseehäfen Einigkeit erzielen und gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern und der Wirtschaft eine Strategie verfolgen, die die Ostsee mit berücksichtigt.

Die Ostsee macht nur 0,1 Prozent der Weltozeanfläche aus, sie bedient jedoch 7 Prozent des gesamten Weltseehandels. Jährlich werden auf der Ostsee 350 Mio. Tonnen Güter transportiert – Tendenz steigend. Der deutsche Warenaußenhandel betrug im vergangenen Jahr 780 Mio. Tonnen. 25 Prozent dieser Güter wurden über deutsche Seehäfen verschifft, der Großteil über Hamburg, Wilhelmshaven und Bremen. Trotz der strategischen Vorteile durch die beiden Nord-Ostsee-Verbindungen (den Kanal und die Landverbindungen Hamburg–Lübeck) liegt die Umschlagsentwicklung in Lübeck und Kiel noch weit hinter der der Nordseehäfen zurück.

Eine Schlüsselfunktion für den Seetransport nimmt der Nord-Ostsee-Kanal ein, den jährlich rund 38 000 Schiffe befahren, die 62 Mio. Tonnen Güter transportieren. Hingegen werden auf dem Elbe-Lübeck-Kanal nur 1 Mio. Tonnen Güter mit rund 3 000 Binnenschiffen transportiert, Tendenz sinkend. Diese niedrige Quote liegt darin begründet, dass der Ausbau der Elbe nicht vorankommt, zurzeit sogar erst einmal ausgesetzt wurde. Güterströme werden künftig entlang der Ostsee nur über die Häfen abgewickelt, die über eine funktionsfähige Hinterlandanbindung verfügen, so die Experten aus der Wirtschaft.

Die Inbetriebnahme des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg am 10. Oktober 2003 war sicherlich ein bedeutsamer Schritt zur Optimierung der Ost-West-Verbindung. Damit ist eine lückenlose Verbindung zwischen Rotterdam und Berlin auf der Binnenwasserstraße hergestellt. Allerdings profitieren hiervon zunächst erneut die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. Der Ausbau der Elbe würde den nächsten, entscheidenden Wettbewerbsvorteil für die deutschen Seehäfen bei der Abwicklung von Güterbewegungen in die osteuropäischen Nachbarstaaten darstellen.

Es herrscht Umsetzungsbedarf! Auch, um endlich mehr Warenverkehr von der Straße auf die See zu ermöglichen.

Über die Zukunft der deutschen Seehäfen muss jetzt entschieden werden. Wichtig ist dabei jedoch, sich nicht ausschließlich auf die unmittelbaren Einflussfaktoren zu konzentrieren, sondern die gesamte Infrastruktur miteinzubeziehen. „Thinking outside the box“ ist bei der Zukunftsplanung deutscher Seehäfen unerlässlich! Es geht auch aus energiepolitischen und ökologischen Gründen um ein integriertes Häfen-Entwicklungskonzept.

Damit Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden, bedarf es einer aktiven Hafenpolitik, ansonsten verschiebt sich das Verhältnis weiter zugunsten unserer jetzigen und zukünftigen EU-Mitwettbewerber. Die Bundesrepublik Deutschland ist eine der bedeutendsten Exportnationen der Welt. Die Häfen nehmen dabei eine Schlüsselfunktion ein. Eine verantwortungsbewusste Wirtschafts- und Handelspolitik muss sich ihrer besonders annehmen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die deutschen See- und Binnenhäfen haben als Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, als logistische Dienstleistungszentren sowie Industriestandorte große regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung. Sie sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft sowie für Beschäftigung und Wertschöpfung am Wirtschaftsstandort Deutschland unverzichtbar. Sie erfüllen eine Vielzahl wichtiger gesamt- und regionalwirtschaftlicher Funktionen: Sie dienen nicht nur als Drehscheibe des internationalen Güterverkehrs bei der Abwicklung des deutschen Außenhandels, sondern sie erbringen zugleich Dienstleistungen vielfältiger Art und mit stetig wachsendem Differenzierungsgrad. In einem hohen Maße liefern die deutschen Häfen aber auch einen wesentlichen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung in Deutschland.

Trotz des gegenwärtig noch schwierigen konjunkturellen Umfeldes und trotz eines nun auch mit der EU-Osterweiterung intensiver werdenden Wettbewerbs sind die Zukunftsperspektiven für die deutschen See- und Binnenhäfen positiv. Die Zuwachszahlen insbesondere beim Seehafenumschlag sprechen eine eindeutige Sprache. Die beiden großen deutschen Universalhäfen haben weitere Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen gewonnen. In allen Teilbereichen bestehen gute Wachstumsperspektiven, die vor allem durch eine größtmögliche Ausschöpfung von Kooperations- und Vernetzungspotenzialen noch gesteigert werden können.

Dies zeigt auch: Die Bundesregierung setzt sich mit der Gestaltung der Rahmenbedingungen richtig und erfolgreich für die Sicherung und Stärkung des Hafenstandortes Deutschland ein.

Neben den deutschen Seehäfen fungieren auch die deutschen Binnenhäfen als bedeutende Schnittstellen des nationalen sowie internationalen Güterverkehrs. Sie sind Knotenpunkte der zentraleuropäischen Verkehrsdrehscheibe Deutschland. Die deutschen Binnenhäfen entwickeln sich immer mehr zu modernen trimodalen Distributions- und Logistikzentren unter größtmöglicher Ausschöpfung von Vernetzungspotenzialen der unterschiedlichen Verkehrsträger. Die deutschen Binnenhäfen sind bedeutende Umschlagplätze des Kombinierten Verkehrs und haben damit eine wichtige umweltpolitische Bedeutung bei der Verlagerung von Verkehr vom Land- auf den weniger umweltbelastenden Wasserweg, indem sie die Verkehrsströme des Straßen- und Schienenverkehrs sowie der Binnenschifffahrt bündeln.

Damit die deutschen Binnenhäfen in den vom Transitverkehr besonders belasteten Binnenländern maßgeblich zum Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität beitragen können, unterstützt die Bundesregierung den Aus- und Neubau leistungsfähiger bi- und trimodaler Umschlagterminals finanziell auf der Grund-

lage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Mit Blick auf einen effizienten und ökologisch gewünschten bi- und trimodalen Güterverkehr hat die Bundesregierung ferner ein ShortSeaShipping-Promotion-Center (SPC) im Rahmen der Güterverkehrsverlagerung „From Road to Sea/Waterway“ eingerichtet und finanziert es gemeinsam als PPP-Projekt mit den Küstenländern, Nordrhein-Westfalen sowie Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt.

Die deutschen Seehäfen befinden sich derzeit in einem harten wettbewerbspolitischen Umfeld: Globalisierung, EU-Osterweiterung, Marktverhalten großer Reedereikonsortien sowie Deregulierungstendenzen von staatlicher Seite verändern rasch das Umfeld, in dem sich Hafenwirtschaft und Hafenpolitik entwickeln. Deshalb müssen Bund, Länder und Wirtschaft gemeinsam zeitgemäße Antworten auf einen sich deutlich verschärfenden Wettbewerb finden. Vor diesem Hintergrund ist mit den Küstenländern bereits 1999 eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossen worden, die 2001 im Rahmen der zweiten Nationalen Maritimen Konferenz durch einen Katalog mit konkreten hafenpolitischen Maßnahmenvorschlägen ergänzt wurde.

Danach sind aus Sicht der Bundesregierung, der Küstenländer und der Hafenwirtschaft zur Unterstützung der Entwicklungspotenziale deutscher Seehäfen Infrastrukturmaßnahmen zur Anbindung der Seehäfen im Rahmen eines hafenpolitischen Maßnahmenkonzeptes als prioritär einzustufen.

Der gezielte und in diesem Rahmen abgestimmte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands ist wichtiger Bestandteil der deutschen Seehafenpolitik. Die von den Küstenländern Hamburg und Bremen beantragten seewärtigen Vertiefungen von Elbe und Weser müssen in diesem Zusammenhang gesehen werden. Wie anlässlich der dritten Maritimen Konferenz in Lübeck zugesagt, ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bereit, beide Vorhaben unter Einbeziehung von Umweltrisiko und FFH-Verträglichkeit auch außerhalb des Zeitplans der Bundesverkehrswegeplanung 2003 zu prüfen und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer Entscheidung zuzuführen.

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland ist es Aufgabe und Herausforderung zugleich, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen im Rahmen der EU herzustellen. Unterschiedliche Umsetzungen ordnungspolitischer Rahmenbedingungen der Gemeinschaft führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Die Bundesregierung setzt sich deshalb für eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen bei der EU-Kommission, auf bilateraler Ebene und dort wo möglich, unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume, ein.

Mit der Ablehnung der Hafendiensterichtlinie in der dritten Lesung durch das Plenum des Europäischen Parlaments ist der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package) nicht zur Umsetzung gekommen. Damit würde ohne Anstoß aus den Mitgliedstaaten die wichtige Frage der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen – insbesondere die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Hafendiensteanbietern – vorerst ungeregelt bleiben. Hier gilt es anzusetzen, um mit möglichst klaren und verbindlichen Beihilfe-Leitlinien der Kommission für Hafenumschlagbetriebe gleiche Bedingungen für den Wettbewerb der Seehäfen in der Gemeinschaft zu erreichen.

Im dynamischen Verkehrsraum der Ostsee gilt es, die deutschen Häfen im intensiver werdenden Wettbewerb rechtzeitig und möglichst stark zu positionieren. Mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt die Bundesregierung deshalb

die Entwicklung der Häfen. Im Anschluss an die Nordsee-Hafenstudie des BMVBW wurde die jüngst veröffentlichte Hafenstudie Ostsee 2002 zur „Wettbewerbsentwicklung und Kooperationsmöglichkeiten der deutschen Seehäfen im Verhältnis zu den Seehäfen der anderen Anliegerstaaten im Verkehrsraum Ostsee“ durchgeführt. Im Rahmen der genannten Studie wurde von den Gutachtern eine Reihe von Kooperationsmöglichkeiten in verschiedenen Bereichen der Hafenwirtschaft herausgearbeitet.

Diese beziehen sich beispielsweise auf den Einsatz von modernen Informationstechnologien, die betrieblichen Abläufe, die Imagepflege usw. Um eine Umsetzung von besonders viel versprechenden Elementen dieser Ansätze und Empfehlungen zu erreichen, sind auf Einladung des BMVBW Vertreter aus Hafenwirtschaft, Fährschifffahrt und den Ostseeküstenländern zu einem Workshop mit dem Thema „Deutsche Ostseehäfen – Partnerschaft im Wettbewerb“ am 26. November 2003 in Rostock zusammengekommen. Die bereits im Gutachten erkennbare Grundtendenz und Ergebnisse konnten bestätigt werden. Für die Verkehrspolitik wichtig ist die Erkenntnis, dass insbesondere die Kooperation mit vor- und nachgelagerten Abschnitten der Transportkette weiter vorangetrieben werden sollte, um eine Stärkung der maritimen Ketten über die deutschen Ostseehäfen zu erreichen. Ansatzpunkt sind langlaufende Seeverkehre im Wettbewerb zu durchgehenden Landtransporten, z. B. seeseitig ergänzt nach dem Modell der „Motorways of the Baltic Sea“.

Die Bundesregierung sieht gute Ansatzpunkte im Zusammenwirken des BMVBW mit dem Maritimen Koordinator, der dem Verbundgedanken, speziell den Wertschöpfungsketten in der maritimen Wirtschaft seine besondere Aufmerksamkeit widmet. Gemeinsam mit den Küstenländern und der Seehafenwirtschaft wird die vierte Nationale Maritime Konferenz am 24./25. Februar 2005 in Bremen zeigen, dass die aktuellen Herausforderungen in gemeinsamer Anstrengung gemeistert werden. Die deutschen Seehäfen sind im europäischen und internationalen Wettbewerb gut positioniert und werden nicht zuletzt aufgrund der aktiven Hafenpolitik des Bundes mittel- und langfristig zukunftsfähig sein.

1. Wie hoch ist der Anteil des Wassertransports am gesamten Waren- und Güterverkehr sowie des Personenverkehrs in Deutschland (prozentual und in absoluten Zahlen)?

2. Welche Veränderungen hat es dabei in den letzten 10 Jahren gegeben und welche Veränderungen erwartet die Bundesregierung in den kommenden 10 Jahren?

Der Wassertransport von Gütern wird dabei in die Bereiche „Binnenschifffahrt“ und „Umschlag in den deutschen Seehäfen“ unterteilt.

Eine gemeinsame Darstellung dieser beiden Bereiche ist nicht möglich, da

- beim Transportaufkommen in Tonnen in hohem Maße Doppelzählungen zwischen Seeverkehr und den Seehafenhinterlandverkehren von Schiene, Straße und Wasserstraße auftreten würden,
- die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern im Seeverkehr nicht mit den Verkehrsleistungen der Landverkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße vergleichbar ist. Letztere werden nur innerhalb der Grenzen Deutschlands ermittelt. Die Verkehrsleistung im Seeverkehr jedoch wird zwischen den deutschen Seehäfen sowie von und nach ausländischen Häfen ermittelt. Eine Addition dieser Leistungen mit den Werten der Binnenschifffahrt würde zu verzerrten Ergebnissen führen.

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen entwickelt sich wie folgt:

	Güterumschlag (in 1 000 000 t)	
	Versand	Empfang
1992[1)]	60,2	122,6
2000[1)]	90,3	152,2
2002[1)]	92,4	153,9
2015[2)]	132,7	212,6

1) Quelle: Amtliche Statistik (Fachserie 8, Reihe 5)
2) Quelle: Verkehrsprognose 2015 für den Bundesverkehrswegeplan 2003

Für die Binnenschifffahrt ergibt sich im Güterverkehr die in nachstehender Tabelle aufgezeigte Entwicklung:

Aufkommen und Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in Deutschland				
	Aufkommen absolut	Anteil in %[3)]	Leistung absolut	Anteil in %[3)]
1992[1)]	218,5 Mio. t	5,8	57,2 Mrd. t km	14,6
2002[1)]	231,7 Mio. t	6,5	64,2 Mrd. t km	12,7
2015[2)]	296,5 Mio. t	6,4	89,6 Mrd. t km	13,0

1) Quelle: Amtliche Verkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 4)
2) Quelle: Verkehrsprognose 2015 für den Bundesverkehrswegeplan 2003
3) Die Anteilsberechnung erfolgt unter Einschluss des Straßengüternahverkehrs, aber ohne Rohrfernleitungen.

Die Binnenschifffahrt konnte somit in den letzten 10 Jahren am Güterverkehrswachstum hinsichtlich des Verkehrsaufkommens leicht überproportional teilnehmen. Während die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt bis 2015 leicht überproportional am Verkehrswachstum teilnimmt, bleibt der Anteil beim Aufkommen praktisch konstant.

Die Zahl der beförderten Personen in den deutschen Seehäfen hat sich wie folgt entwickelt:

	Beförderte Personen (in 1 000 000)	
	Eingestiegene	Ausgestiegene
2000	15,7	15,7
2001	15,8	16,0
2002	16,5	16,7

Quelle: Amtliche Statistik (Fachserie 8, Reihe 5)

Vor 2000 und für 2015 liegen keine Daten bzw. Erwartungswerte zu den beförderten Personen in den deutschen Seehäfen vor. Der Personenverkehr in der Binnenschifffahrt spielt eine untergeordnete Rolle (vor allem Ausflugsverkehre) und wird daher von der amtlichen Verkehrsstatistik nicht erfasst.

3. Welcher Anteil davon wurde und welcher Anteil davon wird nach den Erwartungen der Bundesregierung über die deutschen See- und Binnenhäfen abgewickelt und welcher Anteil wird über ausländische Häfen – aufgeschlüsselt nach Ländern – abgewickelt?

Die deutschen Häfen und die Westhäfen (Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen) haben folgende Anteile:

	Anteil deutsche Häfen	**Anteil Westhäfen**
Deutscher Containerverkehr 1997	59,5 %	40,5 %
Deutscher Containerverkehr 2015	60,4 %	39,6 %
Veränderung 1997 bis 2015	+ 0,9 %	– 0,9 %
Deutscher Nichtcontainerverkehr 1997	73,6 %	26,4 %
Deutscher Nichtcontainerverkehr 2015	74,6 %	25,4 %
Veränderung 1997 bis 2015	+ 1,0 %	– 1,0 %

Quelle: Verkehrsprognose 2015 für den Bundesverkehrswegeplan 2003

Die Marktposition der deutschen Häfen wird sich somit gegenüber den Westhäfen bis 2015 voraussichtlich leicht zugunsten der deutschen Häfen verbessern.

4. Wie hoch ist der Anteil des deutschen Im- und Exports von Waren und Gütern, der über den Seeverkehr abgewickelt wird (in absoluten Zahlen und Prozent)?

Aufgrund des Wegfalls der EU-Binnengrenzen hat sich die Datengrundlage des Außenhandels deutlich verschlechtert. In einer ersten Näherung schätzt das Statistische Bundesamt auf Basis der Außenhandelsstatistik, dass im Jahr 2002 über deutsche Seehäfen Waren und Güter im Wert von 122,6 Mrd. Euro ausgeführt wurden (18,7 % des Werts aller ausgeführten Waren). Mengenmäßig waren dies rund 50 Mio. t (16,4 % aller ausgeführten Waren).

Eingeführt wurden im Jahr 2002 über deutsche Seehäfen Waren und Güter im Wert von 76,8 Mrd. Euro (14,7 % des Werts aller eingeführten Waren). Mengenmäßig waren dies rund 105 Mio. t (20,5 % aller eingeführten Waren). Es ist zu beachten, dass die Schätzwerte des Statistischen Bundesamtes auf der Basis der Außenhandelsstatistik (ermittelt Export, Import) deutlich unter den Werten der Verkehrsstatistik (ermittelt Versand, Empfang) liegen. Die Ursache hierfür ist, dass sich der Versand bzw. der Empfang u. a. aus dem Export bzw. dem Import sowie jeweils dem Feeder- und Transitverkehr zusammensetzen.

5. Ist das Wachstum des Warenumschlags der deutschen Häfen in den letzten Jahren auf eine Zunahme des Warenverkehrs insgesamt, oder auf Verlagerung von ausländischen Häfen in inländische Häfen bzw. von anderen Verkehrsträgern auf den Wassertransport zurückzuführen?

   Wie hoch sind die Veränderungen jeweils – in konkreten Zahlen und prozentual ausgedrückt?

Da der deutsche Außenhandel in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist, ist davon auszugehen, dass ein wesentlicher Teil des Wachstums des Umschlags der deutschen Seehäfen auf der Zunahme des Warenverkehrs insgesamt beruht. Hierzu wird auch auf die Antwort zu der Frage 3 verwiesen.

Für den Containerverkehr ist in den vergangenen Jahren ein Anteilswachstum der deutschen Nordseehäfen im Verhältnis zu den Westhäfen zu beobachten gewesen: Nachdem der deutsche Anteil im Verhältnis zu den Westhäfen in den Jahren 1992 bis 1999 relativ stabil geblieben ist, konnten die deutschen Seehäfen ihren Marktanteil seit 1999 um über 4 Prozent steigern (Quelle: OSC, ISL 2003).

Damit zeigt sich, dass beide angesprochenen Entwicklungen zum Wachstum des Warenumschlags über die deutschen Seehäfen geführt haben.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der Arbeit des ShortSeaShipping-Promotion-Center Deutschland (SPC), dass nachweislich von den bisher initiierten Verlagerungsprojekten das deutsche und europäische Straßennetz zugunsten des Wasserweges und damit auch der Häfen von rd. 44 Mio. tkm entlastet werden konnten.

6. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die deutschen Binnen- und Seehäfen in ihrer wirtschaftlichen Organisation und ihrem Beziehungsgeflecht der verschiedensten Hafendiensteanbieter im europäischen und internationalen Vergleich mittel- und langfristig wettbewerbsfähig?

Ja. Die wirtschaftliche Organisation der deutschen Häfen mit ihrem Beziehungsgeflecht der verschiedenen Hafendiensteanbieter ist nach Ansicht der Bundesregierung im europäischen und internationalen Vergleich mittel- und langfristig wettbewerbsfähig. Durch die Schaffung fairer investitions- und ordnungspolitischer Rahmenbedingungen werden die deutschen Seehäfen, und damit auch der maritime Standort Deutschland, gestärkt.

Die Organisation der Hafenverwaltungen sowohl der deutschen Binnen- als auch der Seehäfen liegt allerdings in der Zuständigkeit der Länder bzw. Kommunen.

Das Organisationsmodell (sog. „Landlord“-Modell) führt in den deutschen Seehäfen zu einer marktorientierten Hafenentwicklung, die gekennzeichnet ist durch Wettbewerb, Innovation und ein günstiges Preis-/Leistungsverhältnis. Dieses Hafensystem stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen. Die daraus folgende Aufgabenteilung zwischen der privaten Hafenwirtschaft und der öffentlichen Hand sichert zudem für alle Unternehmen innerhalb des Hafens gleiche Rahmenbedingungen.

Nicht zuletzt die steigenden Umschlagzahlen zeigen, dass sich dieses Prinzip bewährt hat. In den deutschen Seehäfen besteht ein effizientes Hafensystem, das sich als bedarfsgerecht, unternehmensoffen und flexibel erweist.

7. Wird sich an dieser Einschätzung durch die Umsetzung des von der Europäischen Kommission vorgelegten „Port Package“ etwas ändern, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Am 20. November 2003 wurde der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package) in der dritten Lesung vom Plenum des Europäischen Parlaments abgelehnt. Damit ist das Verfahren zum Richtlinien-Entwurf beendet.

Durch die Ablehnung des Kompromisses bleibt die wichtige Frage des Marktzugangs zu den Hafendiensten und der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen zurzeit ungeregelt. Da das Interesse von deutscher Seite bei einem gut funktionierenden Wettbewerb in unseren Häfen seit jeher stärker auf die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Hafendiensteanbietern

im Wettbewerb zwischen den Seehäfen gerichtet war, gilt es daher nunmehr bei dem zu diesem Punkt erreichten Stand im Vermittlungsverfahren anzusetzen. Hierzu finden zurzeit Abstimmungen zwischen Bund und Küstenländern sowie innerhalb der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft statt.

8. Plant die Bundesregierung einen eigenen Maßnahmenkatalog zur gezielten Förderung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen, und wenn ja, welchen Inhalt hat dieser und welche Haushaltsmittel sind dafür in welchem Titel vorgesehen?

9. Falls es einen solchen Katalog der Bundesregierung nicht gibt, welche konkreten Maßnahmen sollte ein solcher beinhalten und welche Haushaltsmittel wären dafür notwendig?

Mit der Verabschiedung der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ 1999 mit den festgelegten Maßnahmenschwerpunkten haben Bund und Küstenländer ihre gemeinsame Verantwortung für die deutschen Seehäfen zum Ausdruck gebracht. Sie gilt als Basis für die weitere Zusammenarbeit im Hinblick auf die praktische Umsetzung der Handlungsfelder und hat sich bereits zu verschiedensten hafenpolitischen Anlässen und Projekten bewährt.

Zur gezielten Stärkung des deutschen Seehafenstandortes haben Bund und Küstenländer darüber hinaus auf der zweiten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock einen detaillierten Maßnahmenkatalog verabschiedet.

Danach wird die Bundesregierung ihrer Verantwortung für die Bereitstellung leistungsfähiger seewärtiger Zufahrten sowie einer guten Hinterlandanbindung der Seehäfen nachkommen. Insbesondere der Ausbau der Hinterlandanbindungen ist auch ein Schwerpunkt des „Zukunftsprogramms Mobilität“ geworden. In dessen Rahmen werden bis Ende des Jahrzehnts rund 90 Mrd. Euro in den Ausbau, die Modernisierung und die Vernetzung der Verkehrswege investiert. Dieses Programm ist mit seinen Schwerpunkten integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP). Von insgesamt 15 wichtigen Küstenländer übergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekten zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen sind 14 als Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

Damit werden die Projekte des „Prioritäten-Konzepts Seehafenanbindung“ durch sechs Bundesschienen-, sechs Bundesfernstraßen- und zwei Bundeswasserstraßenprojekte konkretisiert, die entsprechend ihrer Baureife und Finanzierbarkeit auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 möglichst weit nach vorn gezogen werden können. Auf die Tabelle in der Antwort zu den Fragen 15 und 16 wird verwiesen.

Weil der BVWP auch im Hinblick auf prioritäre Hinterlandanbindungen bereits das Erforderliche enthält, ist kein gesondertes Investitionsprogramm außerhalb des BVWP 2003 vorgesehen. Nach Verabschiedung der auf dem BVWP 2003 aufbauenden Änderungsgesetze zum Bundesschienenwegeausbaugesetz und zum Fernstraßenausbaugesetz sind vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Umsetzung der Bedarfspläne 5-Jahres-Pläne aufzustellen. Diese benennen für den mittelfristigen Zeitraum die vorrangig zu realisierenden Projekte und die hierfür erforderliche Dotierung.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen setzt die Bundesregierung sich auch für die Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen gemäß der von Bund und Küstenländern verabschiedeten „Gemeinsamen Seehafenplattform“ ein. Gehandelt wird hier seitens der Bundesregierung sowohl im Rahmen der EU als auch auf bilateraler Ebene und, soweit Wettbewerbsrecht und nationale Spielräume dieses erlauben, national. Ziel auf EU-Ebene ist eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen.

Die Zuständigkeit für die Binnenhäfen liegt nach der föderalen Aufgabenverteilung bei den Ländern. Einige dieser Länder arbeiten auf der Grundlage eigener Hafenkonzepte (Beispiel: Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen, Stand: 14. Januar 2004). Auch gibt es Initiativen zur stärkeren Bündelung von Logistikangeboten, die von den Hafenbetreibern selbst ausgehen. Die Bundesregierung wäre aber vor dem Hintergrund der vom Grundgesetz vorgegebenen Zuständigkeiten für eine Initiative von Länder- oder Gewerbeseite offen.

10. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die Kooperation der deutschen See- und Binnenhäfen untereinander zu fördern und zu stärken, und welche Mittel stellt sie dafür zur Verfügung, und was plant sie zu unternehmen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Kooperation der Häfen primär eine Frage der betroffenen Unternehmen und für die Hafenentwicklung zuständigen Länder ist. So arbeiten beispielsweise die Häfen Duisburg und die nordrhein-westfälischen Kanalhäfen mit den Rheinmündungshäfen zusammen. Der Seehafen Hamburg kooperiert über eine Landbrücke mit dem Seehafen Lübeck.

Im Rahmen der „Gemeinsamen Seehafenplattform“, den Aktivitäten des Maritimen Koordinators und der Nationalen Maritimen Konferenzen wird das Thema ebenfalls aufgegriffen und auch durch Forschungsarbeiten (z. B. Ostseehafenstudie 2002) sowie Workshops von Seiten der Bundesregierung unterstützt.

Ferner unterstützt die Bundesregierung den Aus- und Neubau leistungsfähiger Umschlagterminals (Schiene/Straße bzw. Wasserstraße/Schiene/Straße) finanziell auf der Grundlage der nationalen Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Dies hat ebenfalls positive Auswirkungen auf die Kooperation zwischen den Häfen. Durch den infrastrukturellen Ausbau von Seehafenhinterlandanbindungen liefert die Bundesregierung einen weiteren Beitrag zur Entwicklung von Kooperationen.

Mit Einrichtung des SPC im Rahmen der Güterverkehrsverlagerung „From Road to Sea/Waterway“ ist für die Wirtschaft eine weitere Plattform geschaffen worden. Das SPC fördert mit Blick auf einen effizienten und ökologisch gewünschten bi- und trimodalen Güterverkehr Kooperationen zwischen den Häfen. Die Bundesregierung hat das SPC initiiert und finanziert es als PPP-Projekt gemeinsam mit den Küstenländern, Nordrhein-Westfalen, Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt.

11. Wie viele Arbeitsplätze sind unmittelbar und wie viele mittelbar von den deutschen Hafenbetrieben abhängig – für die sieben Häfen mit dem größten Umschlag jeweils einzeln aufgelistet?

Im Hinblick auf eine bisher nur fragmentarisch zur Verfügung stehende Arbeitsplatzstatistik für die deutschen Binnenhäfen werden im Folgenden die sieben umschlagsgrößten Seehäfen behandelt:

In der Küstenregion sind etwa 300 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von den deutschen Seehäfen abhängig. Die sieben deutschen Seehäfen mit dem größten Gesamtumschlag sind Hamburg, Bremische Häfen, Brake/Nordenham, Wilhelmshaven, Brunsbüttel, Lübeck und Rostock.

Nach Auskunft der für diese Häfen zuständigen Küstenländer, die ihre Angaben aufgrund methodisch nicht einheitlicher Erhebungen und Studien zusammengestellt haben, ergibt sich folgendes Bild:

Hamburg

Nach einer aktuellen Erhebung sind vom Hamburger Hafen direkt 90 000 Beschäftigte abhängig. Von diesen haben 81 000 ihren Arbeitsort in Hamburg und 9 000 ihren Arbeitsort im Hamburger Umland.

Indirekt sind weitere 128 000 Beschäftigte vom Hamburger Hafen abhängig. Von diesen haben 44 000 ihren Arbeitsort in Hamburg und 11 000 ihren Arbeitsort im Hamburger Umland. Die übrigen 73 000 indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten verteilen sich auf das restliche Bundesgebiet.

Bezogen auf alle Erwerbstätigen in Hamburg sind etwa 12 % direkt oder indirekt hafenabhängig.

Bremische Häfen

Im Bundesland Bremen sind im Jahr 2002 über 85 000 Arbeitsplätze den Häfen zuzuordnen. Davon sind über 69 000 Arbeitsplätze direkt hafenabhängig und knapp 16 000 indirekt. Für Bremen wurde eine direkte Hafenabhängigkeitsquote von 19,0 % und eine indirekte Hafenabhängigkeitsquote von 4,5 % ermittelt. Das bedeutet, dass 23,5 % der Erwerbstätigen des Landes in ihrer Tätigkeit mit der Existenz der Bremischen Häfen verbunden sind.

Brake und Nordenham

In Nordenham und Brake sind insgesamt 2 975 Beschäftigte hafenabhängig tätig. Die Gesamtzahl aller Beschäftigten in Nordenham und Brake beläuft sich auf 15 272. Entsprechend wird für die Städte Nordenham und Brake eine direkte Hafenabhängigkeitsquote von 15,6 % und eine indirekte Hafenabhängigkeitsquote von 3,9 % ermittelt. Das bedeutet, dass 19,5 % der Erwerbstätigen dieser beiden Städte in ihrer Tätigkeit mit der Existenz der niedersächsischen Häfen in Nordenham und Brake verbunden sind.

Wilhelmshaven

Einschlägige Untersuchungen gehen für das Jahr 1998 von 3 300 direkt hafenabhängigen Arbeitsplätzen aus. Damit entfiel ein Anteil von 12,7 % an der Gesamtbeschäftigung in Wilhelmshaven auf den Hafenbereich, der damit den wichtigsten Bereich des örtlichen Arbeitsmarktes darstellt. Darüber hinaus wurden 1 450 hafenabhängige Arbeitsplätze mit überregionaler Wirkung ermittelt.

Mit dem Bau des Jade-Weser-Ports wird für 2009/2010 mit zusätzlichen 400 direkt hafenabhängigen Beschäftigten gerechnet und mit der letzten Ausbaustufe in 2020 mit 900 bis 1 000 neuen Arbeitsplätzen.

Lübeck

Im Lübecker Hafen sind über 1 100 Personen direkt bei den Hafenbetreibern beschäftigt. Insgesamt hängen rund 5 500 Arbeitsplätze vom Hafen ab.

Insgesamt hat sich die Zahl der Arbeitsplätze im Lübecker Hafen in den vergangenen zehn Jahren stetig erhöht. Im Vergleich zu 1993 ist ein Arbeitsplatzzuwachs in Höhe von rd. 55 % zu verzeichnen. Entsprechend haben sich in diesem Zeitraum auch die indirekten Arbeitsplatzeffekte entwickelt. Bis zum Jahr 2015 wird eine Steigerung des Güterumschlags von rund 50 % für den Lübecker Hafen prognostiziert und sich entsprechend in der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen niederschlagen.

Brunsbüttel

Vom Brunsbütteler Hafen sind rund 200 Arbeitsplätze direkt abhängig. Weitere rund 800 Arbeitsplätze stehen im mittelbaren Zusammenhang mit dem Hafen.

Die Zahl der unmittelbar vom Brunsbütteler Hafen abhängigen Arbeitsplätze ist in den letzten zehn Jahren in etwa konstant geblieben. Für die Zukunft ist zu erwarten, dass aufgrund der verschärften Sicherheitsbestimmungen (Port Security) zusätzlicher Personalbedarf bestehen wird.

Rostock

Nach einer Studie des Ostseeinstituts für Marketing, Verkehr und Tourismus der Universität Rostock über die wirtschaftliche Ausstrahlung der Häfen auf ihr Umfeld und in ihrer Gesamtheit auf das Land Mecklenburg-Vorpommern vom November 1999 wurden für Rostock für das Jahr 1998 4 443 direkt sowie 1 370 indirekt hafenbezogene Beschäftigte ermittelt. Bei steigendem Umschlagvolumen ist die Anzahl der direkt hafenabhängig Beschäftigten allerdings seit 1998 rückgängig.

Zwischenzeitlich konnten weitere Unternehmen im Hafen angesiedelt werden. Dies ist auch in Zukunft zu erwarten. Eine Erhöhung der direkten und indirekten Beschäftigungsverhältnisse in Rostock wird maßgeblich vom Ausbau der Kreuzfahrtaktivitäten, der Entwicklung des Fähr- und Ro/Ro-Verkehrs und von weiteren hafenaffinen Industrie- und Gewerbeansiedlungen abhängig sein. So werden z. B. nach Inbetriebnahme eines Liebherr-Werkes für Hafenkrane im Laufe des Jahres 2005 zunächst 200 Arbeitsplätze geschaffen. Eine Aufstockung auf 350 Beschäftigte ist vorgesehen.

12. Welche Veränderungen hat es dabei in den letzten zehn Jahren gegeben, welche Veränderungen erwartet die Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren?

Vor dem Hintergrund nicht vergleichbarer Arbeitsplatzberechnungen der zugrunde liegenden Untersuchungen (z. B. Umstellung der Wirtschaftszweigsystematik, Veränderung der Methodik der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung oder neuer durchgeführter Input-Output-Rechnungen) ist eine statistisch korrekte Auswertung von Zahlen zu direkten und indirekten Beschäftigungsverhältnissen in den einzelnen Seehäfen mit Blick auf die Veränderungen der letzten zehn Jahre sowie der kommenden zehn Jahre nicht möglich. Dennoch können allgemeine Trendaussagen getroffen werden. Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen muss hierbei berücksichtigt werden, dass die Dynamik der Seehafenwirtschaft bereits einige Prognosen überholt hat. Die Arbeitsplatzprognosen dürften damit, wenn der Trend anhält, ebenfalls nach oben anzupassen sein.

Insgesamt festzustellen ist: Seit Veröffentlichung der einzelnen Studien über die hafenabhängig Beschäftigten hat das Mengenwachstum im Hafenumschlag in den deutschen Seehäfen insgesamt zu einem weiteren Anstieg der direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten geführt. Dies gilt vor allem für die beiden großen Universalhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Dieser Trend dürfte sich trotz auch künftig zu erwartender Rationalisierungseffekte in den kommenden zehn Jahren fortsetzen.

13. Welche Bedeutung haben die oben genannten sieben Häfen in ihren Regionen und Städten jeweils für den Arbeitsmarkt?

Im Einzelnen wird hierzu auf die Antwort zu der Frage 11 verwiesen.

Tendenziell ist festzustellen: Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft haben die deutschen Häfen eine große regionale und gesamtwirtschaftliche Bedeutung für die Beschäftigung. Als Drehscheibe und Einrichtungen zur optimalen Durchführung von Verkehren erfüllen sie eine Schlüsselfunktion.

Als Standorte der maritimen Wirtschaft bilden sie die wesentliche Grundlage für Werften und Logistikdienstleistungen, aber auch für große Produktionsunternehmen, die die von ihnen hergestellten Güter unmittelbar von der Fabrik aus verschiffen können. Dies kennzeichnet ihre Wirtschafts- und Standortfunktion und hebt ihre Bedeutung für die Schaffung vielfältiger Arbeitsplätze hervor.

Bei den Seehäfen zu berücksichtigen sind auch die Arbeitsplätze, die in dem bedeutenden Wirtschaftszweig „Tourismus“ von einer funktionierenden Hafeninfrastruktur abhängig sind. Neben dem Güterumschlag und dem Bereich der Inselversorgung ist in einigen Seehäfen der Nord- und Ostseeküste die Passagierschifffahrt von besonderer Bedeutung. Damit verbunden sind erhebliche positive Effekte, die weit über den Hafen u. a. auf den Einzelhandel, Restaurants sowie Hotels ausstrahlen. Damit leisten diese Häfen einen wichtigen Beitrag zu Beschäftigung, Wertschöpfung und zur konjunkturellen Stabilisierung der entsprechenden Region.

Grundsätzlich kommt daher den großen deutschen Seehäfen mit einer direkten Hafenabhängigkeitsquote der Beschäftigung von 10 bis über 20 % eine erhebliche Bedeutung für den Arbeitsmarkt in den betroffenen Regionen und Städten zu.

14. Sind die deutschen See- und Binnenhäfen mit der bestehenden Infrastrukturanbindung (Straße, Schiene, Flughäfen) wettbewerbsfähig, insbesondere gegenüber den Häfen in den Niederlanden und dem EU-Beitrittskandidaten Polen?

Leistungsfähige Verkehrswege und Hafenanbindungen sind ein zentraler Bestandteil für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen, insbesondere für die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee. Eine kontinuierliche Verbesserung der bestehenden Infrastrukturanbindungen stärkt ihre Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb gehört der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten zu den Seehäfen wie die optimale Anbindung an die Wirtschaftszentren Deutschlands zu den wichtigsten Aufgaben der deutschen Seehafenpolitik. Die Bundesregierung unterstützt daher die Bemühungen der Länder, die Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern.

Zur Stärkung der Seehäfen hat die Bundesregierung den Ausbau der Hafenanbindungen bereits 2001 als Investitionsschwerpunkt im „Zukunftsprogramm Mobilität“ festgeschrieben. Ferner wurden die wichtigsten Infrastrukturvorhaben des „Prioritäten-Konzepts Seehafenanbindungen“ aus der „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ in den BVWP 2003 eingebracht. Auf die Antworten zu den Fragen 8 und 15 wird verwiesen.

Auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen hängt zu großen Teilen von ihrer Infrastrukturanbindung ab; diese ist Voraussetzung dafür, dass die Häfen im Wettbewerb eine Vielzahl logistischer Angebote unter Einschaltung aller Verkehrsträger machen können. Als trimodale Schnittstellen geht es dabei zunächst um die Anbindung an Wasserstraße, Schiene und Straße.

In einem integrierten Verkehrskonzept sind die Binnenhäfen wichtige Partner bei der Verlagerung von Verkehren auf Wasserstraße und Schiene. Dazu bauen sie – gerade auch um dem steigenden Wettbewerbsdruck durch ausländische Häfen entgegenzuwirken – ihre Dienstleistungsangebote rund um die Logistik

aus. Ihre Servicepalette beschränkt sich nicht allein auf die Bereiche Umschlag und Warehousing. Der Ansatzpunkt besteht in vielen öffentlichen Binnenhäfen vielmehr in eigenen Initiativen zum Aufbau neuer (gerade auch grenzüberschreitender) Verkehrsrelationen auf Wasserstraße und Schiene und der Entwicklung intermodaler Transportketten. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung verfügt mit der Bundesverkehrswegeplanung 2003 über ein langfristiges Programm für den Ausbau und die Instandhaltung aller Bundesverkehrswege und ihrer Schnittstellen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind auf dieser Grundlage für den Wettbewerb mit unseren westeuropäischen Nachbarstaaten und den EU-Beitrittsstaaten gut gerüstet.

15. Welche Maßnahmen sind notwendig bzw. vorgesehen, um die infrastrukturbedingte Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und auch mittel- und langfristig aufrechtzuerhalten?

16. Welche Projekte davon haben Eingang in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gefunden und welche Investitionssummen sind dafür vorgesehen?

Wie bereits in der Antwort zu der Frage 14 festgestellt, unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen der Länder, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu steigern. Für die deutschen Seehäfen wurde 1999 mit den Küstenländern eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ und 2001 ein detaillierter Maßnahmenkatalog beschlossen. Auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

Mit den in Tabelle 1 aufgeführten und im BVWP 2003 enthaltenen Projekten kann die Anbindung der nationalen Seehäfen wesentlich verbessert werden. Dabei sind die Schienenprojekte Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Rostock (Nr. 5) und ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (Nr. 6) Vorhaben, die mit Bundesmitteln für Bestandsnetzinvestitionen ausgebaut werden. Ein über 160 km/h hinausgehender Ausbau beider Strecken erfolgt als „Internationale Vorhaben“. Das mit dem Neu-/Ausbau verbundene Ziel kann hier nur im Gleichklang mit Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland erreicht werden. Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen, sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nachzuweisen.

Die zehn Projekte der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik (lfd. Nrn. 1, 2, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 15 in Tabelle 1 sowie das Vorhaben Hafenquerspange in Hamburg im Zuge der Bundesautobahn A 252) sind Bestandteil des BVWP 2003. Die Hafenquerspange ist dort der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet, alle anderen Projekte, außer Nr. 13, dem „Vordringlichen Bedarf“.

Die weitere Vertiefung der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven (Nr. 13) konnte im Bewertungsverfahren des BVWP aufgrund der späten Anmeldung nicht mehr berücksichtigt werden. Sie werden nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer Entscheidung zugeführt.

Tabelle 1

lfd. Nr.	Verkehrsträger	Projekt	Investitionskosten gesamt in Mio. Euro	Ausgaben 2003 in Mio. Euro	vsl. Ansätze 2004 in Mio. Euro
1	Bundesschienenwege	Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover („Y-Trasse“)	1 284	0	0
2		Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck–Travemünde	132	vsl. 5[1]	noch nicht bekannt[2]
3		ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	196	vsl. 9[1]	noch nicht bekannt[2]
4		dreigleisiger Ausbau Stelle–Lüneburg	230	0	noch nicht bekannt[2]
5		ABS Berlin–Rostock	810	vsl. 17[1] Bundesanteil (gesamt: 23)	noch nicht bekannt[2]
6		ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund	vsl. 480 (konkrete Höhe noch nicht bekannt)	vsl. 32[1] Bundesanteil (gesamt: 35)	noch nicht bekannt[2]
7	Bundesfernstraßen	Ausbau der A 1 Hamburg–Bremen, Ahlhorner Heide–Osnabrück (sechsstreifig) und Heiligenhafen–Oldenburg (vierstreifig) sowie A 7 Hamburg–Bordesholm (sechsstreifig)	2 295,7	5,4	7,9
8		Weiterbau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (A 24)	604,0	0	0
9		Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung	626,3	0	0
10		Neubau der A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7)	543,1	19,2	11,8
11		Neubau der A 39 Lüneburg–Wolfsburg	437	0	0
12		Weiterbau der A 281-Eckverbindung (mit Weserquerung) in Bremen	471,4	16,8	22,0
13	Bundeswasserstraßen	weitere Vertiefung der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven	–	0	0
14		Schleusen und Anlagen am Elbe-Lübeck-Kanal	150	10	12
15		Ausbau der Mittelweser	100	0	2

[1] Die Nachweise zur Verwendung der Bundesmittel 2003 durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes liegen noch nicht vor.

[2] Insbesondere die Einsparungauflagen aus der Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge zwingen zu einer strengen Priorisierung der Vorhaben und zu einem flexiblen Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel. Diese Priorisierung der Vorhaben dauert derzeit an, so dass noch keine konkreten Angaben zu einzelnen Vorhaben möglich sind.

Die deutschen Binnenhäfen sind mit ihren Anbindungen in das Gesamtnetzwerk der integrierten Verkehrswegeplanung eingebunden. Wegen der großen Zahl der die deutschen Binnenhäfen tangierenden Infrastrukturmaßnahmen und methodischer Probleme der Zuordnung hinsichtlich direkter und indirekter Relevanz wird von einer detaillierten Aufstellung abgesehen.

17. Wie und inwieweit wurden die in der am 22. Februar 1999 auf der Wirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz der norddeutschen Küstenländer verabschiedeten „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossenen Investitionen in seewärtige Hafenzufahrten und die Hinterlandanbindungen im laufenden Haushalt berücksichtigt, und welche Summe ist für den kommenden Haushalt vorgesehen?

18. Welche der geplanten Maßnahmen sind bereits verwirklicht worden?

    Welche noch nicht?

In Ergänzung zu den prioritären Projekten der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik (siehe Antwort zu den Fragen 15 und 16) sind die folgenden Investitionen beschlossen und im Bundeshaushalt berücksichtigt worden:

Projekte Bundesschienenwege			
Maßnahme	Investitionskosten gesamt	Haushaltsausgaben 2003	Haushaltsansätze 2004[3]
ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE 1)	843 Mio. Euro	vsl. 14,3 Mio. Euro[2] Bundesanteil (gesamt: vsl. 16,6 Mio. Euro)	noch nicht bekannt
ABS Hamburg–Berlin (VDE 2) (1. und 2. Baustufe)	2 544 Mio. Euro	vsl. 206,1 Mio. Euro[2] Bundesanteil (gesamt: vsl. 263,9 Mio. Euro)	noch nicht bekannt
ABS Hamburg–Rothenburgsort–Hamburg-Eidelstedt[1]	107 Mio. Euro	vsl. 0,73 Mio. Euro[2]	noch nicht bekannt
ABS Pinneberg–Elmshorn[1]	196 Mio. Euro	vsl. 0,49 Mio. Euro[2]	noch nicht bekannt
ABS Uelzen–Stendal (VDE 3)	471 Mio. Euro	vsl. 0,27 Mio. Euro[2] Bundesanteil (gesamt: vsl. 4,7 Mio. Euro)	noch nicht bekannt

[1] Projektzuschnitt hat sich im BVWP 2003 geändert (ABS Hamburg–Lübeck und ABS Hamburg–Elmshorn).
[2] Die Nachweise zur Verwendung der Bundesmittel 2003 durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes liegen noch nicht vor.
[3] Insbesondere die Einsparauflagen aus der Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge zwingen zu einer strengen Priorisierung der Vorhaben und zu einem flexiblen Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel. Diese Priorisierung der Vorhaben dauert derzeit an, so dass noch keine konkreten Angaben zu einzelnen Vorhaben möglich sind.

Projekte Bundesfernstraßen			
Maßnahme	Investitionskosten gesamt	Haushaltsausgaben 2003	Haushaltsansätze 2004
A 1, Hamburg/Billstedt–Autobahndreieck Hamburg-Südost	vsl. 68,5 Mio. Euro (Bund vsl. 56,9 Mio. Euro)	3,7 Mio. Euro	8,8 Mio. Euro
A 281, Eckverbindung Bremen (BA 2.1 und 3.1)	vsl. 200,5 Mio. Euro (Bund vsl. 140,0 Mio. Euro)	15,3 Mio. Euro	20,6 Mio. Euro

Projekte Bundesfernstraßen (Fortsetzung)			
Maßnahme	Investitionskosten gesamt	Haushaltsausgaben 2003	Haushaltsansätze 2004
B 71, Verlegung Lgr. HB/NI–AS Bremerhaven/Wulsdorf	vsl. 8,7 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro
A 20, Lübeck–Stettin	vsl. 1,7 Mrd. Euro	216,9 Mio. Euro	180,8 Mio. Euro
A 21, Bornhöved–Wahlstedt	vsl. 25,9 Mio. Euro	kein Ausgabenabfluss	Sollansatz 0 Euro
B 96n, Rügenzubringer	vsl. 185,9 Mio. Euro	25,6 Mio. Euro	8,8 Mio. Euro
A 241, Wismar–Schwerin	vsl. 160,3 Mio. Euro	kein Ausgabenabfluss	Sollansatz 0 Euro
A 27, Bremen/Nord–Bremen-Überseestadt	vsl. 47,6 Mio. Euro	10,0 Mio. Euro	10,0 Mio. Euro
A 1, Heiligenhafen–Oldenburg	vsl. 57,1 Mio. Euro	6,1 Mio. Euro	2,4 Mio. Euro

Projekte Bundeswasserstraßen[1]			
Maßnahme	Investitionskosten gesamt	Haushaltsausgaben 2003	Haushaltsansätze 2004
Ausbau der Unteren Hunte	15 Mio. Euro	4,5 Mio. Euro	1 Mio. Euro
2. Schleuse Uelzen	100 Mio. Euro	11 Mio. Euro	10 Mio. Euro
Havel-Oder-Wasserstraße	413 Mio. Euro	12 Mio. Euro	26 Mio. Euro
Mittelweser einschl. Schleusen Dörverden und Minden	100 Mio. Euro	---	2 Mio. Euro
Elbe-Lübeck-Kanal	150 Mio. Euro	10 Mio. Euro	12 Mio. Euro
Ausbau des Küstenkanals, Stadtstrecke Oldenburg	47 Mio. Euro	---	2 Mio. Euro

[1] Noch nicht im Haushalt berücksichtigt sind:
- Ausbau der Unterweser bis Bremen (Neue Maßnahme im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2003)
- Weitere Vertiefung der Außenweser (noch nicht entschieden)
- Weitere Vertiefung der Außen- und Unterelbe (noch nicht entschieden)

Fertig gestellte Projekte
B 212, Lloydstraße/Hafenstraße–Anschlussstelle Bremerhaven-Mitte
B 103, Westtangente Rostock
B 103n, Warnowquerung
B 96, Ortsumgehung Stralsund

19. Wie ist die Finanzierung des „Marco-Polo-Programms“ der Europäischen Union zur Förderung des kombinierten und intermodalen Verkehrs abgesichert, das im Zeitraum zwischen 2004 und 2006 eine Förderung von 75 Mio. Euro vorsieht?

    Welchen Anteil davon trägt Deutschland?

In der Verordnung Marco Polo ist festgelegt, dass sich der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Betrag für die Durchführung des Programms Marco Polo

für die Zeit vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2006 auf 75 Mio. Euro beläuft. Die Verordnung ist geltendes Recht und damit verbindlich. Die genauen jährlichen Beträge werden von der Haushaltsbehörde im Rahmen der jeweiligen Haushaltsverfahren in den Grenzen der Finanziellen Vorausschau bewilligt. Der Anteil, den Deutschland daran trägt, entspricht dem Anteil an der Finanzierung des Gesamthaushaltes der Europäischen Gemeinschaft.

20. Welche Projekte werden in Deutschland im Rahmen dieses Programms realisiert?

    Welches Investitionsvolumen haben diese?

Die Frage, ob und ggf. welche Projekte in Deutschland im Rahmen des Projektes Marco Polo realisiert werden, ist zurzeit offen. Die Europäische Kommission hat bisher einen Aufruf zur Abgabe von Vorschlägen bezüglich der im Rahmen von Marco Polo geförderten Aktionen gestartet. Projektvorschläge konnten bis zum 10. Dezember 2003 eingereicht werden. Die eingereichten Unterlagen werden zurzeit von der Kommission geprüft. Sie wird im Anschluss daran einen Vorschlag machen, welche Maßnahmen ihrer Meinung nach gefördert werden sollten.

Die endgültige Entscheidung über die Förderung einzelner Projekte wird im Anschluss im so genannten Komitologieverfahren (Verwaltungsverfahren), unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten, getroffen.

21. Zu welchen Resultaten sind die von den deutschen Seehäfen geforderten Gespräche zwischen der deutschen und der niederländischen Regierung bezüglich der Angleichung der Bahn-Trassenpreise gekommen?

Grundsätzlich fällt die Bildung der Trassenpreise in der Bundesrepublik Deutschland in die alleinige unternehmerische Zuständigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Küstenländern und der Hafenwirtschaft hat die Bundesregierung das Thema unterschiedlicher Trassenpreise jedoch gemeinsam mit dem Maritimen Koordinator aufgegriffen. Dabei wurde verabredet, dass in Gesprächen der Küstenländer mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die der geltende Rechtsrahmen in Deutschland bietet. Derartige Gespräche zwischen der DB Netz AG, den Küstenländern und der deutschen Seehafenwirtschaft haben in den Jahren 2002 und 2003 stattgefunden. Zur Auslotung von Möglichkeiten der Trassenpreissenkung im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen wurde hierzu 2002 eine gemeinsame Expertenarbeitsgruppe DB Netz AG/Küstenländer (Federführung Hamburg) eingerichtet. Dabei ist von DB Cargo erläutert worden, dass an einem marktgerechten Angebot im Hinterlandverkehr gearbeitet wird. Die DB Netz AG hat für den Hinterlandverkehr erklärt, dass bei Nichtdiskriminierung Dritter das Trassenpreissystem in dem Sinne weiterentwickelt werden könnte, dass zusätzliche Leistungen (Mengen) sich preismindernd auswirken. Die Verkehrsentwicklung und die Ausbaunotwendigkeit des Systems Schiene sollten analysiert und auf der Grundlage einer Beurteilung der DB AG und der Verlader weiterentwickelt werden.

Unberührt hiervon ist es Aufgabe der DB Netz AG, durch Qualitätsverbesserungen und Kostensenkung am Markt wettbewerbsfähige Trassenpreise zu realisieren.

22. Hat es bisher Bestrebungen der Bundesregierung gegeben, dieses Anliegen auf EU-Ebene zur Lösung zu bringen?

Mit der Richtlinie 2001/14/EG hat die Europäische Union eine Regelung der Trassenpreise für den Schienenverkehr vorgenommen. Eine weitergehende Harmonisierung der Trassenpreise ist nur im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Regelung zur Anlastung der Wegekosten möglich.

Mittel- und langfristig sollen EU-einheitliche Regeln für die staatliche Eisenbahnfinanzierung (z. B. Investitionen) angestrebt werden. Die Bundesregierung tritt daher auf EU-Ebene für eine Fortführung der Harmonisierung der Trassenentgelte ein, um mittel- und langfristig europaweit eine an den Vollkosten orientierte Anlastung der Nutzungsentgelte zu erreichen (gerechte Anlastung der Wegekosten).

23. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung der zusätzlichen finanziellen Belastung für den über die deutschen Seehäfen abgewickelten Handel durch die Lkw-Maut entgegengewirkt werden?

Die Bundesregierung wird sich weiterhin nachdrücklich für eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der Nord- und Ostseehäfen bei der EU-Kommission und bilateral einsetzen.

Sie wird sich auf europäischer Ebene weiterhin intensiv um eine Zustimmung der Kommission zu den geplanten Maßnahmen bemühen, mit denen ein angemessener Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen deutschen und ausländischen Transportunternehmen geleistet werden soll. Als Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zur MauthöheVerordnung sind unterschiedliche Harmonisierungsmaßnahmen in Höhe von 600 Mio. Euro/Jahr vorgesehen. Zur Umsetzung des vorgesehenen Harmonisierungsvolumens verfolgt die Bundesregierung vorrangig das so genannte Mautermäßigungsverfahren – Ermäßigung der Maut bei Nachweis von in Deutschland gezahlter Mineralölsteuer. Hiervon profitiert auch der Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße.

24. Wann kann mit der notwendigen Entlastung der Seehäfen durch Änderung des Mineralölsteuergesetzes gerechnet werden, wie sie die EU-Richtlinie 92/81/EWG vorsieht und beispielsweise von der niederländischen und belgischen Regierung zur zielgerichteten Förderung ihrer Häfen genutzt wird?

Vor dem Hintergrund der EU-weiten Energiesteuerrichtlinie sieht die Bundesregierung auch weiterhin dem Grunde nach Möglichkeiten für die analoge Anwendung des EU-Mindestsatzes bei der Besteuerung des Verbrauchs von Mineralöl im deutschen Seehafenumschlag. Sie wird – gemeinsam mit dem Maritimen Koordinator – das Ziel einer steuerlichen Gleichbehandlung im Auge behalten und gemeinsam mit den Küstenländern und Hafengewerbe auch alternative Möglichkeiten der Stärkung der internationalen Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen prüfen.

25. Wie und mit welchen Mitteln wird dem wachsenden Wettbewerbsdruck auf deutsche Häfen im Zuge der EU-Osterweiterung entgegengewirkt werden?

Die Bundesregierung sieht in der Erweiterung der Gemeinschaft vor allem die Chancen für eine gemeinsame Entwicklung. Leitgedanke ist, durch transnationale Kooperation und Netzwerkbildung Synergien zu erschließen und zum gegenseitigen Nutzen zusammenzuarbeiten.

Eine wichtige Rolle für die raumordnerische Zusammenarbeit im erweiterten Europa spielt die Gemeinschaftsinitiative INTERREG, in der Partner aus den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf den Gebieten Wirtschaft, Soziales, Umwelt und Kultur regional und transnational eng zusammenwirken. Die Bundesregierung unterstützt wichtige INTERREG-Projekte politisch und fördert sie durch Beteiligung an der nationalen Ko-Finanzierung. Eine Reihe dieser Projekte in den Kooperationsräumen Nordsee, Ostsee und Mittel-Südosteuropa hat die Entwicklung und Verbesserung des See- und Binnenwasserstraßentransportes, der Hafenwirtschaft sowie der Anbindung der Häfen zum Ziel (z. B. Northern Maritime Corridor, REgional MARitime Competence Centres II, Sustrain Implement Corridor – SIC). Themen sind u. a. die Erhöhung der Qualität, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Seetransportes, die Verknüpfung mit dem Binnenwasserstraßentransport, Hafenkooperation und Hinterlandanbindung über transnationale Transportkorridore.

Die Einbindung in transnationale Partnerschaften trägt zur Stärkung der Standortgunst deutscher Häfen bei. So hat die Bundesregierung z. B. im Rahmen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit eine politische Initiative zur wirtschaftlichen Entwicklung des Oderraumes vorbereitet („Stettiner Initiative II“). Alle Maßnahmen zur Entwicklung des Schiffsverkehrs, des Umweltschutzes und der Regionalentwicklung werden dabei unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für den deutsch-polnischen Raum als Ganzes betrachtet. Ein wesentliches Ziel der Initiative ist eine gemeinsame Politik zum Ausbau der Hafenstandorte und Binnenwasserstraßen, die auf Kooperation zur Nutzung von Synergien anstelle ruinöser Rivalität setzt.

Deutsche Binnenhäfen gehen z. B. neben der Ausweitung der Logistikangebote gezielt Kooperationen mit Häfen aus den EU-Beitrittsländern ein. So haben die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe die tschechischen Häfen in Decin und Lovosice übernommen und bieten nun länderübergreifende Transportlösungen aus einer Hand an. Im Hafen Passau ist der Bau einer zweiten Ro/Ro-Rampe geplant, um für den rasch wachsenden Güterverkehr mit Südosteuropa gerüstet zu sein. Auch die EU stellt mit dem Marco-Polo-Programm finanzielle Mittel zur Verfügung, um logistische Ansätze, die eine Alternative zur Straße darstellen, zu fördern (vergleiche Antwort zu der Frage 19).

BMVBW-Workshops mit der Hafenwirtschaft (z. B. Deutsche Ostseehäfen: Kooperation im Wettbewerb, 2003) bieten Foren zur vertieften Ausbildung von Kooperationen, die fortgesetzt werden.

26. Ist die Bundesregierung bereit, im Seehinterlandverkehr mit einem Versorgungsradius von 100 km ein zulässiges Gesamtgewicht von 60 Tonnen für Lkw zuzulassen, damit deutsche Häfen als Umschlagknotenpunkt vergleichbare Wettbewerbsbedingungen vorfinden wie unsere europäischen Nachbarländer?

Die in Deutschland zulässigen Gesamtgewichte entsprechen denen, die durch die „Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr“ festgelegt sind. Diese Richtlinie wurde u. a. erlassen, um die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten zu verbessern.

Zur Förderung des Kombinierten Verkehrs wurde durch die 53. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrszulassungsordnung vom 2. Juli 1997 bei Fahrten im Kombinierten Verkehr das zulässige Gesamtgewicht bei Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen auf 44 t angehoben. Diese Regelung gilt auch

für entsprechende Fahrten zwischen einer Be- und Entladestelle und einem höchstens 150 km entfernten Seehafen. Darüber hinaus gehende Regelungen sind seitens der Bundesregierung nicht geplant.

27. Wird die Bundesregierung im Zuge der EU-Osterweiterung eine Angleichung der Transportkosten in der EU durch eine Harmonisierung der Mineralölsteuersätze, welche zurzeit noch um bis zu 30 Cent divergieren, für Lkw-Diesel unterstützen?

Die Bundesregierung wird sich auch zukünftig für weitere Harmonisierungsfortschritte bei der Mineralölbesteuerung einsetzen.

28. Beabsichtigt die Bundesregierung in Zukunft die Elbe so auszubauen, dass sie ganzjährig für die Binnenschifffahrt nutzbar ist und auf diese Weise Warenströme über das umweltfreundliche Binnenschiff von Hamburg bis nach Dresden gelangen können?

Entsprechend den Vorgaben der Koalitionsvereinbarung für die 15. Legislaturperiode in Verbindung mit dem Ergebnis der Flusskonferenz vom 15. September 2002 wurden nach dem Elbehochwasser im August 2002 alle Ausbauplanungen und vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe zwischen der Grenze zu Tschechien und Hamburg gestoppt.

Die künftigen Infrastrukturaufgaben an der Elbe beschränken sich auf Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die den Status quo vor dem Hochwasser erhalten und das vorhandene Hochwasserschutzniveau nicht verschlechtern und somit auch künftig die Funktionsfähigkeit der Elbe als Wasserstraße ökologisch behutsam sicherstellen.

29. Ist die Bundesregierung gewillt, mittelständischen, deutschen Binnenschiffern die gleichen Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch die ausländische Konkurrenz, vor allem in Holland, vorfindet?

Im Auftrag des BMVBW hat die Firma Planco im November 2003 ein Gutachten zum Thema „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ vorgelegt. Auf der Grundlage des von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmenkatalogs beabsichtigt die Bundesregierung, die Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt zu verbessern, damit sie in Deutschland zusätzlichen Güterverkehr durchführen kann und die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen im Wettbewerb, insbesondere gegenüber den osteuropäischen Flotten, bestehen können. Da zahlreiche Maßnahmen ihre positiven Wirkungen nur im Zusammenwirken von verschiedenen Akteuren voll entfalten werden, schlägt das BMVBW die Einrichtung eines Forums „Binnenschifffahrt und Logistik“ vor. Im Rahmen dieses Forums sollen die einzelnen Maßnahmen und Handlungsschritte konkret festgelegt und zügig angegangen werden. Die hierzu notwendigen Abstimmungen haben begonnen.

30. Was ist der Stand der Bemühungen, gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Fördermaßnahmen für Hafenunternehmen auf den Weg zu bringen?

Da Beihilfen gleich welcher Art mit dem Gemeinsamen Markt der EU unvereinbar sind, hat die Kommission in Ergänzung zu Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ein „Vademecum“ als Arbeitsunterlage zu den Vorschriften des EG-Vertrags über staatliche Beihilfen und die Finanzierung von Seehafen-Infrastruk-

turen im Jahr 2002 herausgegeben. Unter anderem auf Betreiben der Bundesregierung im Rahmen der Diskussion zur Hafendiensterichtlinie im Rat hatte die Kommission im Rahmen des späteren Vermittlungsverfahrens zugesagt, eine verbindliche Beihilfeleitlinie inkl. Aussagen zur Transparenz und dem Wettbewerb zwischen den Häfen vorzubereiten.

Mit dem Scheitern des Richtlinien-Entwurfes über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package) im November 2003 gibt es seitens der Kommission zurzeit keine Initiative zur Erarbeitung einer Beihilfeleitlinie. Hier gilt es mit Blick auf den erreichten Stand im Vermittlungsverfahren anzusetzen. Auf die Antwort zu der Frage 7 wird verwiesen.

31. Wird die Bundesregierung von der EU-Richtlinie 92/81/EWG Gebrauch machen und die Mineralölsteuer für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag auf 0,018 Euro/l ermäßigen?

Die Bundesregierung wird sich auch zukünftig für weitere Harmonisierungsfortschritte bei der Mineralölbesteuerung einsetzen. Auf die Antwort zu der Frage 24 wird verwiesen.

32. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um künftig Grenzkontrollabfertigungen von Lkw zu vereinheitlichen, damit sich die erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Seetransports nicht weiter verfestigen?

Mit der EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004 entfallen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr von und nach Tschechien und Polen die zollrechtlichen Warenkontrollen. Demgegenüber bleibt die grenzpolizeiliche Überwachung an diesen Grenzen und damit die grenzpolizeiliche Personenkontrolle von der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 im Grundsatz unberührt.

Der für die Personenkontrollen zuständige Bundesgrenzschutz wird weiterhin im Rahmen seiner grenzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung Lkw-Transporte an den Landgrenzen zu Polen und Tschechien kontrollieren, um insbesondere unerlaubte Einreisen zu verhindern und grenzüberschreitende Kriminalität zu bekämpfen. Auch die personenbezogenen Kontrollen der Schiffsverbindungen nach Polen und Tschechien finden weiterhin statt. Der Bundesgrenzschutz wird im Hinblick auf die EU-Osterweiterung die Kontrollabläufe gemeinsam mit den Grenzbehörden der Beitrittsländer weiter optimieren. Mit Blick auf den notwendigen Mindestkontrollaufwand ist eine Benachteiligung gegenüber Lkw-Transporten über deutsche Seehäfen, die zu einer Wettbewerbsverzerrung führen könnten, hierdurch nicht gegeben, da an allen bestehenden Schengen-Außengrenzen Personenkontrollen vorgeschrieben sind.

Daneben kontrolliert auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nach verkehrsrechtlichen Bestimmungen. Die Kontrollen des BAG finden an den trockenen wie nassen Grenzen gleichermaßen statt. Ein Schwergewicht von Kontrollen zu Lasten des Seeverkehrs ist nicht gegeben. Wettbewerbsverzerrungen sind nicht zu erkennen.

Soweit unter dem Begriff „Grenzkontrollabfertigung“ zollrechtliche Abfertigungen verstanden werden, wird darauf hingewiesen, dass zollrechtlich das Abfertigungsverfahren EU-einheitlich im Zollkodex und der Durchführungsverordnung zum Zollkodex (unmittelbar anwendbares Gemeinschaftsrecht) geregelt ist und damit nicht zur Disposition der Bundesregierung steht.

33. Sieht die Bundesregierung weiteren Harmonisierungsbedarf im Grenzverkehr?

Die Bundesregierung sieht zurzeit weder aus zollrechtlicher noch organisatorischer Hinsicht einen weiteren Harmonisierungsbedarf im Grenzverkehr.

Da auch nach dem EU-Beitritt Polens und Tschechiens zum 1. Mai 2004 die Personenkontrollen an den Grenzen zu den Beitrittsländern weiterhin durchzuführen sind, wird auch ein weiterer grenzpolizeilicher Harmonisierungsbedarf nicht gesehen.

34. Wird die Bundesregierung die Höhe der Trassenentgelte in Deutschland an die internationalen Gegebenheiten anpassen, damit die augenblicklichen Nachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen beseitigt werden?

Auf die Antwort zu der Frage 21 wird verwiesen.

35. Plant die Bundesregierung nach Einführung der Lkw-Maut Ausgleichszahlungen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, weil beispielsweise die Lkw-Transportkosten von Köln nach Rotterdam durch die Niederlande ohne Maut kostengünstiger sind, als nach Hamburg mit Lkw-Maut und es deshalb durch die Lkw-Maut zu einer Benachteiligung der deutschen Häfen gegenüber den niederländischen Häfen kommt?

Auf die Antwort zu der Frage 23 wird verwiesen.

36. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass der Güterverkehrsanteil der Bahn bei 16 Prozent und der der Binnenschifffahrt bei 14 Prozent liegt, sich die Investitionen für die Bahn jedoch auf 30 Prozent der Gesamtausgaben, die für die Verkehrsinfrastruktur der Binnenschifffahrt jedoch nur auf 9 Prozent belaufen, die Investitionen in beide Verkehrsträger entsprechend ihrer Gütertransportleistung vorzunehmen?

Die Richtschnur für die Investitionen in die Bundesverkehrswege ist der am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossene BVWP 2003 und sein Investitionsvolumen sowie dessen Aufteilung auf die 3 Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. In Anbetracht der bis zum Jahr 2015 prognostizierten Verkehrszuwächse ist es sachgerecht, diese mit allen drei Verkehrsträgern zu bewältigen. Das hieraus abgeleitete Marktpotenzial für den Verkehrsträger Schiene erfordert gegenüber den heutigen Transportleistungen vergleichsweise überproportionale Investitionen in die Schiene.

37. Entspricht der derzeitige Leistungsstand der deutschen Lotsendienste unter wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten europäischem und internationalem Standard?

    Wenn nein, wo sieht die Bundesregierung Verbesserungsmöglichkeiten?

Der Leistungsstand der deutschen Lotsendienste, insbesondere die Qualität der Beratungsleistung und die Organisation der ständigen Verfügbarkeit, gewährleistet die nach dem Seelotsgesetz gestellten Anforderungen. Die Berufsausübung kompetenter Seelotsen in erforderlicher Anzahl wird unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und des jeweils vorhandenen Personalbestandes durch die bedarfsgerechte Zulassung von qualifizierten Seelotsenanwärtern seitens der Aufsichtsbehörde ermöglicht. Im Rahmen der Selbstverwaltungsorganisation der freiberuflich tätigen Seelotsen wird durch das Rotationssystem

in der Einsatzordnung sichergestellt, dass die Schifffahrt jederzeit einen für das jeweilige Revier qualifizierten Lotsen erhalten kann. Die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit bei der Bedienung des Schiffsverkehrs ist ein wesentlicher Aspekt beim Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit, da zeitliche Verzögerungen erhebliche finanzielle Auswirkungen zu Lasten der Schifffahrtsunternehmen haben können.

Die staatliche Tarifordnung ermöglicht, dass die Erbringung der Lotsendienste für alle lotsenpflichtigen Schiffe gleichmäßig und je nach Schiffsgröße in einem ausgewogenen Verhältnis angeboten wird. Konkrete europäische und internationale Vergleichsuntersuchungen liegen nicht vor. Der in den internationalen Empfehlungen, insbesondere der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) niedergelegte Standard, z. B. für Ausbildung und Qualifikation, wird von Deutschland gewährleistet.

38. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass eine grundlegende Strukturveränderung der deutschen Lotsendienste notwendig ist?

Die Grundstruktur der Lotsendienste nach dem Seelotsgesetz hat sich bewährt und trägt dem staatlichen Interesse an leistungsfähigen Lotsdiensten Rechnung. Danach wird die Lotstätigkeit als freier, nicht gewerblicher Beruf unter Einbindung in ein öffentlich-rechtliches Organisations- und Aufsichtssystem ausgeübt.

Allerdings ist eine schrittweise Fortentwicklung des Seelotswesens und ständige Anpassung erforderlich mit dem Ziel, ein leistungsfähiges, die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den Schutz der maritimen Umwelt gewährleistendes Lotswesen zu erhalten und bei möglichst geringer Belastung der Schifffahrt zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen beizutragen.

Hierzu gehören z. B. die Festlegung eines einfacheren und transparenten Fortschreibungsmodus für das Lotsgeld, die stetige Überprüfung der Regelungen zur Lotsenannahmepflicht, eine schrittweise Modernisierung bei der Versetzflotte, Anpassung des Auswahlverfahrens für Lotsbewerber aufgrund veränderter internationaler Standards.

39. Hält die Bundesregierung die Liberalisierung der Lotsendienste entsprechend dem Richtlinien-Entwurf der Europäischen Kommission für förderlich für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen?

Der im Vermittlungsausschuss beschlossene, aber im Europäischen Parlament abgelehnte Kompromissvorschlag sah die Einbeziehung der Lotsendienste in den Anwendungsbereich der Richtlinie vor. Jedoch sollten die besonderen, durch die Sicherheitsaspekte geprägten Verhältnisse im Lotswesen angemessen berücksichtigt und die Erhaltung bewährter Elemente der Lotsorganisation ermöglicht werden. Die Bundesregierung hatte diesen Kompromissvorschlag befürwortet, da er sowohl den Interessen der Küstenländer (Hafenkosten), als auch einer Fortentwicklung des Lotswesens Rechnung getragen hätte.

40. Wird sich durch die Umsetzung der EU-Pläne bei den Lotsendiensten der Leistungsstand der deutschen Lotsendienste unter wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten verändern, und wenn ja, in welcher Form?

Mit der Beendigung des Verfahrens zum EU-Richtlinien-Entwurf kommt es zu keiner Umsetzung der EU-Pläne.

41. Welche Kosten entstehen für die Häfen und Hafendienstanbieter bei der Anschaffung und Wartung von hafenansässigen Hilfskapazitäten, welche die Häfen u. a. wegen des zunehmenden Tankerverkehrs auf Nord- und Ostsee und der steigenden Unfallzahlen für havariert einlaufende Schiffe vorhalten müssen?

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr werden von den Häfen z. B. Geräte und Ausrüstungen für die Bekämpfung von Ölunfällen vorgehalten oder Feuerwehrkapazitäten bereitgestellt. Diese unterscheiden sich je nach Hafen, Risikolage und örtlichen Gegebenheiten erheblich, so dass generalisierende Aussagen zu den hierfür entstehenden Kosten durch die Bundesregierung nicht möglich sind. Die Bundesregierung legt jedoch Wert auf die Feststellung, dass die Unfallzahlen bezüglich der Havarien vor deutschen Küsten rückläufig sind und durch ein gemeinsames Unfallmanagement mit den Küstenländern im Havariekommando die Risikolage und Kosten für die deutschen Häfen weiter minimiert werden.

42. Handelt es sich nach Ansicht der Bundesregierung beim Vorhalten dieser Kapazitäten um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe oder um eine ureigene Aufgabe der Häfen?

Bund, Länder und Gemeinden bzw. ihre Häfen entscheiden in eigener Zuständigkeit über die Unfallrisiken und die notwendigen Vorsorgemaßnahmen für ihren Bereich.

Der Bund hat gemäß Artikel 89 Abs. 2 Satz 3 Grundgesetz in Verbindung mit § 1 Nr. 2 SeeAufG bezüglich der Gefahrenabwehr Aufgaben im Bereich der Bundeswasserstraßen und der an ihnen gelegenen bundeseigenen Häfen.

43. Wie unterstützen die Bundesregierung und die öffentliche Hand die Häfen, um diese Kapazitäten vorhalten zu können, und welche Haushaltsmittel sind dafür vorgesehen?

Bund und Länder halten je nach Zuständigkeit eigene Kapazitäten zur Unfallbekämpfung vor. Beim Unfallmanagement gibt es auf der Grundlage der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (VKBl. 2003 S. 28) und der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (– BLV – VKBl. 2003 S. 34) eine enge Bund-Länder-Zusammenarbeit mit einheitlicher Einsatzführung durch das neu geschaffene Havariekommando. Gemeinsame Maßnahmen bei der Schadstoffbekämpfung werden gemeinsam von Bund und Ländern nach dem Schlüssel des § 8 BLV kostenmäßig getragen. Es ist vorgesehen, die genannten Vereinbarungen durch eine weitere Bund-Länder-Vereinbarung über die Zuweisung von Notliegeplätzen zu ergänzen.

Der Bund hat den Ländern hier angeboten, bezüglich der nicht von einem Havaristen einbringlichen Kosten die im Schadstoffbekämpfungsbereich eingeführte gemeinsame Kostenregelung anzuwenden.

44. Hält die Bundesregierung die derzeitigen Maßnahmen zur Sicherung der Transportketten Schiff/Hafen/Nachgelagerter Verkehr für ausreichend, und wenn nein, welche Verbesserung hält die Bundesregierung für notwendig?

Die Bewertung der aktuellen Gefährdungslage für den Schiffsverkehr inner- oder außerhalb des deutschen Küstenmeeres ergibt derzeit keine konkreten Erkenntnisse, die weitergehende Maßnahmen des Bundesgrenzschutzes auf See erforderlich machen.

Die für die Bundesrepublik Deutschland verbindliche SOLAS-Konvention ist im Dezember 2002 um Vorgaben für Sicherheitsmaßnahmen zur Abwehr terroristischer Angriffe ergänzt worden. Derzeit erarbeiten Bund und Länder die Umsetzung dieser Vorgaben in die nationale Rechtsordnung. Zusammen mit den polizeilichen Maßnahmen in den Häfen und auf See, die nach dem 11. September 2001 überprüft und verstärkt wurden, entsteht damit ein umfassendes und ausreichendes Schutzsystem für den Seeverkehr.

Die Sicherung des dem Seeweg und den Häfen nachgelagerten Warentransportes mittels Eisenbahnen wird durch den Bundesgrenzschutz im Rahmen seiner bahnpolizeilichen Aufgaben wahrgenommen, sofern die Bahnanlagen im Eigentum des Bundes stehen. Die Bewertung der aktuellen Gefährdungslage für die vorgenannten Eisenbahntransporte ergibt derzeit keine konkreten Erkenntnisse, die weitergehende Maßnahmen des Bundesgrenzschutzes erforderlich machen.

Im Übrigen plant die EG-Kommission für die Sicherung des Nachgelagerten Verkehrs die Vorlage einer Richtlinie. Die Europäische Kommission hat dem Rat der Europäischen Union auch einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften vorgelegt. Bei deren Beratungen im Rat der EU unterstützt die deutsche Zollverwaltung auch die Ergebnisse der Verhandlungen im Rahmen der Weltzollorganisation auf der Grundlage ihrer Resolution on Security and Facilitation of the International Supply Chain mit dem Ziel, die Sicherheit des grenzüberschreitenden Warentransports vom Versender bis zum Empfänger zu verbessern.

Die deutsche Zollverwaltung prüft derzeit, inwieweit durch den erhöhten Einsatz von Strahlenmessanlagen, grenzüberschreitende Warentransporte systematisch auf nukleare Stoffe und andere strahlende Materialien überprüft werden können.

45. Welche Bedeutung könnte dabei das von Experten vorgeschlagene elektronische Siegel im Containerverkehr erlangen?

    Gibt es Pläne, ein solches Siegel zur Sicherung der Transportketten einzusetzen?

Die deutsche Zollverwaltung nutzt so genannte Nämlichkeitsmittel (z. B. Zollplomben), um die Identifizierung von Waren bei deren grenzüberschreitendem Transport sicherzustellen.

Die Entwicklung von elektronischen Siegeln und die Diskussion über deren Einsatz im grenzüberschreitenden Warentransport steht erst am Anfang und erlaubt noch keine abschließende Bewertung darüber, welche Bedeutung solche Siegel beim Einsatz in der Transportkette erlangen könnten. Erst mit Abschluss einer Erprobungsphase kann über den Einsatz von elektronischen Siegeln zur Sicherung der Transportketten entschieden werden.

Die zuständigen Fachgremien bei der Europäischen Kommission haben sich mit dem Einsatz elektronischer Siegel noch nicht befasst.

46. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass Sicherheitsgefahren überbewertet, deshalb unverhältnismäßig hohe Sicherheitsanforderungen verlangt werden und daraus unverhältnismäßig hohe Mehrkosten für die Häfen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern entstehen?

Die Gefahr einer Überbewertung der Gefahrenlage für den Bereich Seeverkehr wird angesichts der derzeitigen internationalen aber auch nationalen Hinweis- und Erkenntnislage und unter Berücksichtigung aller vorstellbaren Tatszenarien nicht gesehen.

Unabhängig von dieser Erkenntnislage sind die Maßnahmen des ISPS-Codes vom Dezember 2002 zur Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt und den Schnittstellen zu den Hafenanlagen für die Bundesrepublik Deutschland nach Verabschiedung des Vertragsgesetzes verbindlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesetzentwurfs zur innerstaatlichen Umsetzung geht die Bundesregierung „mit Augenmaß“ vor.

So soll im Wesentlichen auf bereits vorhandene Strukturen und Verfahren aus dem Bereich der allgemeinen Verkehrssicherheit aufgebaut werden, um die Kosten für „Security“ in engen Grenzen zu halten.

Die Problematik der ungleichen Anforderungen an die Gefahrenabwehr seitens der landgestützten Verkehrsträger wird gesehen, da diese bisher keinen besonderen Auflagen unterliegen, wie das bei Seeschifffahrt und Luftverkehr der Fall ist. Sowohl die USA als auch die Europäische Kommission planen derzeit aber einen ganzheitlichen Ansatz der Gefahrenabwehr über alle beteiligten Verkehrsträger einer logistisch organisierten Transportkette.

47. Wann wäre aus Sicht der Bundesregierung diese Grenze erreicht?

Beeinträchtigungen der Freiheiten von Mobilität sind stets in engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit nach Sicherheit und Schutz der Bevölkerung bei konkreten Bedrohungen zu bewerten und zu gewichten. Solange in diesem Zusammenhang die Schutzkräfte umsichtig handeln, wird eine solche „Grenze“ von Seiten der Bundesregierung nicht gesehen.

48. Hält die Bundesregierung die vom Europäischen Parlament und vom Rat am 15. Oktober 2003 vorgeschlagene Verordnung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (KOM(2003)229) für ausreichend?

Mit der zusätzlichen Aufnahme von nationalen Schiffsverkehren in die geplante Verordnung geht die EU über die im ISPS-Code von SOLAS Kapitel XI-2 geforderten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sogar hinaus. Demgegenüber werden notwendige Harmonisierungen in den geforderten Maßnahmen der EU bisher nicht vorgesehen, so dass Unterschiede in der Auslegung der durchzuführenden Maßnahmen nicht auszuschließen sind. Die Bundesregierung setzt sich in den EU-Gremien aktiv für die notwendigen Harmonisierungen ein.

49. Welche Kosten würden bei den in der Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen für die Hafen- und Reedereibetriebe sowie für die öffentliche Hand entstehen?

Bei Reedereien und Hafenbetrieben werden Kosten für Eigensicherungsmaßnahmen anfallen sowie Ausgaben für Gebühren bei unmittelbar zurechenbaren öffentlichen Leistungen.

Bei der öffentlichen Hand werden Kosten im Rahmen der verwaltungsmäßigen Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nach SOLAS und EG-Verordnung durch Vorleistungen mit Planstellen und Sachkosten entstehen.

50. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der zuständigen Berichterstatterin im Europäischen Parlament zu dem Verordnungsvorschlag, den Begriff „Gefahrenabwehr“ nicht nur auf terroristische Bedrohungen, sondern auf Gefahren jeder Art zu beziehen?

Da „Gefahren jeder Art“ nicht mit „Terrorismus“ gleichzusetzen sind, kann der Berichterstatterin in ihrer Argumentation nicht gefolgt werden.

Soweit die deutsche Fassung des Abkommens den Begriff „Security“ nicht mit Sicherheit, sondern – in Abgrenzung zu „Safety“, dem eher technischen Sicherheitsbegriff – mit Gefahrenabwehr übersetzt, wurde bereits bewusst eine polizeirechtliche Terminologie gewählt, die terroristische Bedrohungen umfasst.

Gleichwohl werden die gezielten Gefahrenabwehrmaßnahmen nach SOLAS die Sicherheit bei Schiffen und Hafenanlagen insgesamt erhöhen. Schließlich werden die zu treffenden Schutz- und Vorsorgemaßnahmen auch generalpräventive Wirkungen entfalten, die die Begehung von anderen Straftaten – nicht zuletzt durch ein erhöhtes Entdeckungsrisiko für die Täter – erschweren.

51. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Bewertung für notwendig, die derzeit auf unzählige Landes- und Bundesbehörden verteilte Zuständigkeit für Gefahren innerhalb des Seeverkehrs einerseits und für Gefahren von außen auf den Seeverkehr andererseits in einer Hand nach dem Vorbild der US Coast Guard zusammenzufassen?

    Wie könnten dabei die Aufgaben der Küstenwache des Bundes, der Bundesmarine und des neu gegründeten Havariekommandos zusammengefasst werden?

Eine Zusammenfassung der Bundes- und Landeszuständigkeiten in einer Organisation nach dem Vorbild der US Coast Guard ist nicht erforderlich. Dies schließt nicht aus, unter Beachtung der bestehenden gesetzlichen Zuständigkeiten die Zusammenarbeit der Behörden mit maritimen Aufgaben auszubauen, sie zu optimieren und entsprechend umzusetzen.

Erfahrungen aus jüngsten Schiffshavarien auch vor der deutschen Küste, die Zunahme des Schiffsverkehrs und eine geänderte Gefährdungslage erfordern angemessene Reaktionen des Havariemanagements und der polizeilichen Gefahrenabwehr.

Angesichts dieser Ausgangssituation – auch vor dem Hintergrund neuer internationaler Verpflichtungen zur Abwehr terroristischer Bedrohungen – wurden in beiden Aufgabenfeldern weitreichende nationale Maßnahmen eingeleitet, um die erforderlichen Verbesserungen und eine höhere Effizienz zu erreichen.

Die Bundesregierung erarbeitet zudem aktuell ein Feinkonzept für eine straffere und effizientere Arbeit der Küstenwache. In diesen Zusammenhang wird ein neues Küstenwachzentrum für Nord- und Ostsee in Cuxhaven geschaffen. Das neue Küstenwachzentrum des Bundes, an dem das Bundesministerium des Innern, das BMVBW, das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitwirken, wird das Havariekommando, einen zentralen Meldekopf, den so genannten Point of Contact sowie ein gemeinsames Lagezentrum in einem Gebäude vereinen. Die Vollzugsbehörden der Küstenländer sollen für eine Mitarbeit in der neuen Küstenwache gewonnen werden. Aktuell wird geprüft, ob und in welchem Umfang eine Zusammenarbeit mit der Deutschen Marine insbesondere zur Unterstützung bei besonderen polizeilichen Lagen, möglich und nötig ist.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333